

Boerderij-Trekkertest Steyr 8110 A

Elektronisch hefwerk

De Steyr 8110 is de tweede trekker in onze test met een elektronisch gestuurde hefinrichting. In het veld is het verbazend hoe nauwkeurig zo iets reageert. Verbazing bij deze 66 kW (90 pk) Oostenrijker is er ook op andere punten.

door Henk Beunk

Het Steyr-Daimler-Puch-concern heeft in het thuisland bij de trekkers een marktaandeel van zo'n 40 procent. In Nederland bedraagt dat aandeel ongeveer twee procent en in West-Duitsland 1,6. Agrolang in Apeldoorn is de importeur.

Flexible motor

De zescilinder diesel — hij wordt in eigen huis gefabriceerd — heeft een stijgsfactor van het koppel van 0,55. Dat is een goede waarde; in het veld merk je dat. De motor laat zich niet gauw smoren. Het brandstofverbruik daarbij, bij volle belasting, bedraagt 240 gram dieselolie per kW per uur. Dat is een gemiddelde waarde. Met zijn 66 kW betekent dat bij maximumvermogen een uurverbruik van ruim 18 liter. De tankinhoud van 122 liter is in zo'n geval dus maar voldoende voor zes à zeven uur.

De startbeveiliging wordt gevormd door de vrij-stand van de roepenpook. Een goede oplossing. Niet zo geslaagd is de stop-procedure: het terugdrukken van het handgas. In panieksituaties duurt het vaak te lang voor een onbekende dat heeft ontdekt.

Het koppelingspedaal vraagt zo'n 260 à 270 newton (26,5 kg), voor deze klasse een normale waarde. Het pedaal is wat aan de kleine kant; hetzelfde geldt voor de rempedalen.

Zesbak

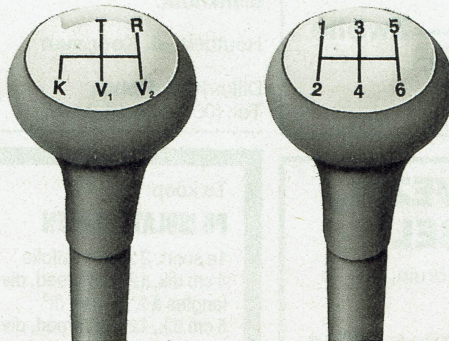
De meeste trekkermerken kiezen als basis voor de transmissie een vierbak. Steyr maakt bij dit type een uitzondering op die regel met een zesbak, volledig gesynchroniseerd. Het voordeel ervan is dat het bereik binnen een groep groot is; bij transport is dat plezierig. Ook de groepen (op de kruip na) zijn gesynchroniseerd. Met die pook is het goed schakelen, al

vraagt de ruststand (helemaal rechts) even gewenning. Je verwacht zo'n ruststand (de plaats waar de pook zich in neutraal bevindt) in het midden omdat hij bij de versnellingspook daar ook zit. Een nadeel is ook dat de R-stand nogal ver weg zit.

Het aantal mogelijkheden achteruit (zes) is vrij beperkt, zeker voor een trekker waarvoor een stuur-omkeerinrichting leverbaar is. De achteruit zit wel recht tegenover de vooruit-groep, die ongeveer dezelfde snelheid geeft.

Vooruit zijn er 24 mogelijkheden en de opvolging daarvan is netjes in het gebied van vijf tot 20 km per uur; de trappen zijn dan niet te groot, omdat de verschillende groepen 'in elkaar vallen'. Onder de vijf km per uur biedt deze trekker nog negen mogelijkheden, maar de stappen van de een naar de andere keuze zijn daar procentueel groot. Dat blijkt duidelijk uit de snelhedengrafiek bij de technische gegevens. Voor een gebruiker die belang hecht aan veel mogelijkheden in het kruipgebied plus een goede opvolging, bevelen wij dan ook Steyrmatic aan: de onder belasting schakelbare hoog-laag per versnelling. De meerprijs daarvan bedraagt f 4.400.

Schakelpatroon



K = kruipgroep
V₁ en V₂ = veldgroepen
T = transportgroep
R = achteruitgroep

Optistop

Onze 8110 was voorzien van Optistop. Bij intrappen van de rempedalen — mits gekoppeld — wordt automatisch de voorwielaandrijving ingeschakeld. De remkracht van de grote schijven gaat dan ook over op de voorwielen. Het effect daarvan is goed: de 8110 remt bijzonder resoluut. Gezien zijn top van 40 km per uur geeft dat een veilig gevoel.

In schril contrast daarmee staat de remwerking bij ontkoppelde pedalen. Die was bij ons ronduit slecht. Gezien eerdere ervaringen met Steyr kunnen we niet anders concluderen dan dat een technisch mankement hiervan de oorzaak is geweest.

De handrem werkt geheel onafhankelijk op trommels links en rechts van de achterbrug. Het remvermogen ervan is prima. Voor een hydraulische volgwagenberemming staat een meerprijs van f 1.335.

100 procent sper

Onze 8110 was voorzien van een Steyr-vooras met een 100 procent sperwerking. Dit houdt in dat bij rechtuitrijden de beide voorwielen altijd gelijk op draaien. Bij sturen worden ze, als de wringing

voldoende is, losgekoppeld. Op grasland is die wringing soms niet voldoende en dan blijven de wielen gekoppeld. Dat heeft een zeer ongunstige invloed op de zode. Steyr onderkent dat en levert als alternatief een ZF-as met 40 procent sperwerking. De slijtage van de voorbanden, met name op verharde ondergrond, zal dan ook minder zijn.

De 8110 heeft, om in één keer te kunnen draaien, een ruimte nodig van ruim 11 meter. Dat is een acceptabele cirkel. Wel of niet ingeschakelde voorwielaandrijving heeft daarop, bij de as die wij hadden, geen invloed.

Het stuurwiel is niet verstelbaar, maar door de geringe afmetingen stuurt het beter dan je verwacht. De benodigde kracht is gering.

Eén werklamp

De verlichting van de 8110 roept tegenstrijdige gevoelens op.

Er is bij voorbeeld maar één werklamp. Dat vinden wij te weinig. De lichtopbrengst is weliswaar groot en hij is door het geopende achterraam in te stellen, maar toch... Het blijft er maar één. Positief daarentegen zijn de twee extra koplampen aan de voorzijde in de dakrand. Bij het monteren van een werktuig in de frontheif (indien aanwezig) nemen deze alle functies van de normale koplampen over. Door hun hoge positie kunt u ze ook als werklampen beschouwen, met die beperking dat ze niet verstelbaar zijn.

Het bedieningspaneel van de hefinrichting is voorzien van een fraaie verlichting (tenminste, zolang het niet te donker is in de cabine). Voor nachtwerk is deze verlichting te fel en gaat irriteren. De lichtintensiteit zou regelbaar moeten zijn.

Gevoelig hefwerk

In het intro van dit verhaal hebben we reeds gezegd hoe verba-